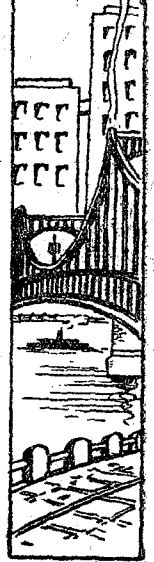


論 說

道 路 の 性 格



多 田 基

道路を歴史的に觀察すると、建設の背景にその時代の支配的思想が推進力となつてゐることが覗はれる。所で此の思想はそれぞれの時代に於けるそれぞれの國民的性格を有するが故に又必然的に道路に時代の國民的性格が反映してゐる。かゝる性格は道路に限らず一般的土木事業に滲出してゐるのであるが、茲では道路に關して考察することにする。

古代ギリシアの道路は専ら文化目的の爲に存在したと言はれる。ギリシアの地勢から觀ると海上交通の方が陸上交通より重きをなしてゐたがギリシア人は種々なる目的の爲に陸上交通に多大の關心を拂つてゐた。既にホーマー時代には一般道路及軍用道路以外に山から町へ伐採せる材木を運ぶのに車を用ひ、之を通す特別の道路が設けられてゐたと云ふ記録がある。テレマクスがピロ

スからペロポネス半島を横斷してスパルタへ馬車旅行をしたことから推察すると、道路の建設が著しく發達してゐたらしい。聖地への巡禮が道路の建設に大きな役割を演じてゐることは例へばアポロの神託の座があつたデルファイへ通ぜる道路で確證される。聖地への道路が重要視されたとは云へ、他面に於いて商業交通の必要性も道路の建設を促進してゐる。荷車に依る商品輸送は、ヘヂオ1ト時代には全く普通の慣習となつてゐた。エリスの港キレネからアルカヂエンに通ぜる道路が商業道路として既に早くから利用されてゐたのは其の一例である。主としてこれ等商業道路は、港を通じての輸出入交易及近隣諸都市間の市場交易の仲介を務めてゐた。

併しギリシア人は神と人間との交通に重大なる價値を置き、神々への復歸と云ふことが彼等の願望であつた。従つて彼等は神々との接觸を得ると信じてゐる一定の聖地への巡禮がギリシア人の生活の重要な部分を占めてゐたことは當然である。神への接近と云ふことは、最後の行動として巡禮行爲となつて現はれるが、かゝる行動をとる前には彼等は思索の生活に入つてゐる。結局彼等は内的な思想的生活が樞軸となつてゐたのである。併し乍ら彼等が荒唐無稽なる不合理な思索に耽らなかつたことは、彼等の天賦の合理性の然らしむる所である。かくして彼等は合理的なる神話を創出して哲學の道を切り拓いたのである。彼等の思索生活は益々豊富にその果實を結び、今日の思想の學問がその果實を糧にしてゐるのであるが、彼等の外的生活は之と對應したものではなかつた。このギリシア人の思想が特に顯著に現はれた道路は聖地道路である。彼等は聖地道路を建設する

に當つて轍と通路との相關々係を思索したのであつた。クルチウスの記録に依るとギリシア道路の典型たる巡禮道路には一定の幅員を有する二條の平行線が刻み込まれてゐたと云ふことである。之は神殿に供へる犠牲獸を積み込める高層の車が、この線上を安全に衝撃を受けずに運行するが爲であつた。ギリシア人は鐵道の發明前、即ち既に三千年前に右の如き合理的なる交通路を創出したのであつた。尤もかゝる聖地道路は漸次に世俗的なる交通に利用され、轍に基づける道路施設もその意義を失ひ、時の經つと共に其の痕跡が全く消失したと云ふ點に關しては學者の意見が一致してゐる。

ギリシアは國家形態としては幼稚であるが爲に、従つて國家の道路建設に對する態度を論ずることとは出來ない。實、ギリシア人固有の叡智が彼等の道路に具現せることは上述の事實に依つて理解することが出来る。

共和制であれ帝制であれ、所謂國家として近代の國家の先驅をなすローマ帝國の道路政策には國家的性格が明瞭に現はれてゐる。その性格たるや霸道政治的廣域圏を目標とせるものである。以下ローマ帝國の道路に就いて述べることにしよう。

技術的に觀て優秀なるローマ道路は共和制時代に既に建設され、征服地方の擴大と共に道路網の延擴がローマの諸皇帝の下に於いて行はれたことは熟く知られてゐる。大型の切石で鋪裝をなし、

季節の制約を受けず従つて年中交通が可能であるのみならず、何百年後に於ける交通をも考慮に入れたるローマ軍用道路はローマを中心とし、ユーフラチス河、ドナウ河、ライン河、チグス河に至り更に英國、アフリカ地方、其の他ローマ大帝國の領土を横斷し、その全長五萬一千ローマ哩（七萬五千杆）に達してゐると言はれる。ローマ道路の多くの遺跡を研究して見ると細心の注意を以て建設されてゐることが分る。上層構造は一米又は之以上に及ぶ各種層から成立し、其の内の一、二層はモルタルで固めて道路の堅牢性を圖り、一種のブロック構造となつてゐる。

典型的ローマ道路の構造は、五層から成立してゐると言はれる。最下層は *pavimentum* と言はれ、之は土を撞き固めたものであり、其の上は大きな石をモルタルで固めた粗末なコンクリートの *statumen*、更にこの上に *ruderatio* と稱せられる良質のコンクリート層が置かれ、其の上が *nucleus* である。之は石灰白堊粉末煉瓦及タイル等から出來たものか、砂利、砂、石灰に粘土を混入したものである。最後の仕上げは *summun dorsum* と稱せられる路面鋪裝である。

ローマ帝國には既に道路行政の體系が確立されてゐた。道路には階級が制定され、普通ローマ道路と稱せられる軍用道路又は國道 (*via*) 以外に都市間を結合したり主要道路網を連結する地方道——近隣道——(*viae vicinales*) と野道又は私道 (*vimeres*) に類別されてゐる。國道は公費に依り元來ローマ軍團兵士が建設したのであるが、又建設請負業者の手になつたものも稀ではない。國道は先づ軍事的政治的行政に役立ち、國營郵便所が之に沿ふて設けられ、又早飛脚及換馬等の設備があつた。換

へ馬は五六哩の距離毎に設けられた驛に用意されてゐたので一日に百哩餘の旅行を続けることが出来たと云ふ記録がある。國道は公的交通以外に私人の一般交通にも利用されてゐたことは勿論である。

地方道——近隣道——は地方公共團體に依つて建設され道路建設に當つては道路に沿ふ土地の所有者が現物給付又は一定の寄附金を提供することになつてゐた。この原則は都市に於ける道路にも適用されてゐた。

國道及地方道の維持は沿道住民の義務となつてゐて、この義務は一種の税となつてゐたが通行税の徴收は行はれなかつた。但し河川、港灣の船舶に對しては通行税が徴收されてゐたと言はれる。

國道の幅員は八乃至一〇呎であるが交通頻繁な地に於ける道路の幅員は一六乃至一八呎である。地方道は三呎乃至一〇呎である。山地道は一五%迄の勾配を有し沼澤地に於いては側溝を設けたる堤防の上に設けられてゐた。國道の特性は出來得る限り直線狀に設けられ、ローマを中心として放射直線狀をなして建設され、國道は中央政府の管理下にあつた。道路の測定も精確に行はれ、千歩毎に里程標石が建設されてゐるのみならず、道路地圖及旅行案内等が作製されてゐたと云ふことである。

以上ローマに於ける道路事情の一般に觸れたが茲でわれわれの對象となるものは所謂ローマ道路である。ギリシア文化を承繼せるローマ文化は、ギリシアの内向的精神とは異なり、ローマ精神は

外向的の生活に重點を置き、ローマ帝國の擴大と異民族征服がローマ人の願望であつたと觀ることが出来る。抑々文明と野蠻との相違は交通にあると要約することが出来る。而して交通の本源の型態は道路交通であり後世の鐵道及航空其の他は總べて道路交通の論理的發展に過ぎない。ローマ人は道路の機能を既に早くより認識し、之を政治及軍事上の目的に利用したのである。彼等の征服慾を一應満足せしめた後は征服地方の確保がローマ帝國の重要問題となることは自然必然なる結論である。征服地方へローマ道路を建設して、ローマ帝國の政治意思を徹底せしめ、以て帝國の完全なる支配下に置くことを企てたのはローマ人の政治的卓見である。更に征服地住民の種族中には、ローマ帝國の壓制に反抗を企てるものもあるのは當然であり、之を鎮壓する爲には神速果敢なる軍事行動を必要とした。たとへば反抗行動をとらずとも、常に反抗意識を抱懐せる民族を威壓することも必要であり、又新らたに征服慾を満足させる爲にも道路の利用は不可缺であつたことは想像出来る。而してローマ道路は、征服地方既存の自然道及家畜道とは其の規模構造に於いて遙かに秀れたものでなければならぬ。權力武力を驅使する霸道政治には被征服者を威壓する必要以上の施設を要するからである。一面には實用的利益があり他面に裝飾的效果を表現せしめる爲にローマ人は道路を選んだと觀ることが出来る。従つて後世歴史家がローマ道路の構造を研究し、果してかゝる構造を當時に於いて必要とする程重量交通が行はれてゐたかと疑問を起したのであるが、結局必要以上に道路の構造を堅牢にし過ぎたものであると云ふ歸結は右の推論を裏書するものと言

ふことが出来る。凡そいづれの時代をも問はず、霸道政治は畏敬心を起こさせる爲に必要以上の裝飾的施設を必要とする。例へば我が國徳川幕府が日光東照宮の建立を圖つたのは諸侯及人民を威壓せんとする用具としたのみならず、之を以つて寄附金を強要し諸侯の經濟力の弱化を狙ふ一石二鳥の案であることは周知のことである。而して霸道政治の必要とする裝飾的施設には不合理なる必要以上の設備を施し、威壓的要素が含まれてゐることは共通してゐる點である。

勿論ローマ道路の經濟的機能に就いて全然之を無視することは出来ないが當時のローマは人口百萬を超過せず貨物の供給はシシリイ島、エヂプトより仰いでゐた位でローマ道路の建設には經濟的動因は左程作用してゐないと言ふことが出来る。

ローマ帝國の崩壊後、簇立せる諸國家はローマ文化の遺物たるローマ道路を利用したことは事實であるが、諸國家が更に封建的領土に分裂してからは、道路状態は數百年間を通じて全く荒廢に歸してしまつた。カール大王の如きは崩壊せるローマ道路の復活を企てたり、或ひは新商業道路及軍事道路の建設を圖つたが、かゝる例は極めて稀であつて要するに封建時代に於ける道路は凡ゆる點に於いて全く退歩を意味してゐる。道路行政に於いて勿論道路の建設は封建諸侯の仕事であり、義務よりも權利の主張が時代精神であつた。勿論沿道住民の給付義務は依然とし行はれてゐたが、隸屬性と不自由の増大と共にこの義務は苛酷なる道路負擔となり、之は前世紀に至る迄道路賦設の形態

をとつて重要な役割を演じたのである。

封建時代に於いて交通を支配するものは云ふ迄もなく封建諸侯である。従つて彼等の私益が交通の統一的發展の障害を招いた。道路の維持改良が全然施工されざる道路に於いても、彼等は通行税の徴收を計つた。かくして道路行政は最早政治課題として考へられず、最高の収益性を有する財源としてのみ考へられたのである。

ギリシア人は彼等の精神生活に適應せる道路を創出し、ローマ人はローマ帝國の領土擴大と同時に異民族征服の爲に道路を利用したのであつた。然るに封建時代の道路は、封建領土に居住する住民の全體的利便と云ふよりは寧ろ苛斂誅求の手段と化してしまつたことを特徴としてゐる。

かくして、ローマ帝國没落後道路の發展及技術が尠くとも千二、三百年間停止状態を續けてゐたのである。近世に至り封建時代を脱殻せる資本主義は自由主義と個人主義を二大支柱として近代國家を誕生せしめた。資本主義的近代國家の交通は國家の繁榮を一部階級の手に齎らす重大要素であるが故に、各國はそれぞれ交通の發展に關心を持つたのである。交通が如何に彼等の富の蓄積を容易ならしめたかは贅言を要しないことであらう。

道路交通の新交通機關たる自動車の出現は、一八八八年獨逸カールペンツ工場の製作せるものを端緒とするが、之には同時にダイムラーの自動車も自動車工業の先端を切るものと言つてよい。併



し乍ら道路の本格的モーター化が實施されるに至つたのは第一次世界大戰後のことである。

資本主義的國家は中央集權的政治を理想とするが他面に於いて地方自治を廣汎に許容する態勢をとるものである。従つて從來の道路は自動車交通に適せざる道路が多く、新交通機關に適應する道路の建設は着手されず、舊道路の改修がこの交通機關を迎へる整備に過ぎなかつた。而して道路行政は主として地方行政の範圍に置かれてゐる結果、道路の有機的統一性が缺如してゐたと言へる。而も近代的資本主義諸國の繁榮は主として海外植民地の經營より獲得したものである爲に、道路交通の將來性に對しては一應見透しがついてゐたとは云へ、無機的な個人主義的見解が桎梏となつて、國家の中樞的地位が忘却され勝であつた。

例へば典型的資本主義國たる英國の道路は、自由主義思想を基底とせる地方自治の下に成長せる爲に、全く文字通りの不統一であつた。これの一證左として、英國道路改良會のR.チエフリーズ氏が、ロンドンから西方に向へる幹線道路の最初の十八哩は約十二の地方官廳に管理されてをり、ロンドンからカーライルに通ずる北部道路は七十二の地方官廳の管理下にあると述べたことを擧げることが出来る。又ノールズ教授は英國と佛國との道路の相違を次の如くに指摘してゐる。佛國は國家の統一と繁榮は迅速且つ圓滑なる交通に依存することを認識し、凡べてに對し自由放任政策の首唱者であるにも拘らず、道路交通のみは特別扱ひをなし、國家の干渉及保護を加へてゐる。従つて佛國の運輸發展は上から來たもので、統一的組織が行はれてゐる。英國では下から來たもので、全くの

つぎはぎ細工と云ふべく、たとへ漸次的ながら統一的傾向をとつてゐるが、依然として不統一性が歴然としてゐると。英國の植民地政策に於いては特に地方自治的思想は明確に觀察せられる。英國の植民地は英本國を核心とせる有機體制の一分肢的形態をとらずに、英植民地は獨立的自治體として生長するやう企圖されてゐる。道路政策に於いても然りである。例へばアフリカに於けるベルギー植民地はベルギー本國を目標とせる道路體系を有してゐるが、英植民地にはその植民地を一單位とせる道路政策が講じられてゐる。米國は英國傳來の地方自治制が尊重され又事實施行されてゐるが、彼等の祖先たる英國とは道路政策に於いては稍傾向を異にしてゐる。即ち國道政策には合衆國を一丸とせる統一政策が企圖され、全米に國道としての自動車道路が格子狀に建設されてゐる。かゝる傾向を帯びるに至つたことは、蓋し廣大なる領土、世界第一の自動車生産及燃料の豊富なることに由來してゐるかも知れないが、活動性に富んだ移民的氣質より自ら交通機關に對する態度も英國人と異なり統一性の利便に對する願望の所産と謂ふことが出來やう。

併し乍ら、自由主義的國家群に於ける道路政策には、勿論國家の統一的干渉を加へたものもあるが、要するに其の程度は後述せんとする全體主義的國家の道路政策とは格段の差があり、その自由主義的色彩が濃厚であることは共通的性格である。而も道路の經濟的利便は一部階級がより多く享受する可能性強く、常に右の共通的性格の素地に資本主義的色彩が塗られてゐる。

東亞共榮圈の指導的地位を使命とし、今や自由主義的制度を揚棄せんとしつゝある我が日本に對しては既に全體主義的體制を整備し、廣域經濟の經營に乗り出さんとせる獨逸伊太利の道路政策は無關心ではあり得ない。言ふ迄もなく茲では近代的道路の典型たる自動車専用道路に關しての性格が焦點となる。

伊太利はムツソリニのロイマ進軍の凡そ五ヶ月後即ち一九二三年三月にムツソリニの創意に依り國道の統一計畫と自動車専用道路の建設に着手した。獨逸の自動車専用道路建設の約十年前のことである。伊太利獨逸の道路建設は共に全體主義的思想の表現であることは云ふ迄もない。併し乍ら伊太利の自動車専用道路は獨逸よりもその規模構造の點に於いて劣つてゐるが爲に主として獨逸の自動車専用道路に就いて述べて見たい。更に又獨逸のこの種道路に關する研究は我が國に於いて多く行はれ而も其の文献も多いが爲に技術的分野は其れに譲るとして、道路と全體主義的思想との關聯に眼を向けることとする。

そもそも全體主義の根本原理は、全體は部分に先立つとか、公益は私益に先行すると云ふ言葉で示されてゐるやうに、全體國家又は國民の公益が先決問題であつて部分個人又は個人の私的團體の利益は第二の問題であることを要求する。各部分の有機的結合體たる全體をそれ自體として明確に意識せずにはたゞ部分を部分として考へることは無意味となり且つ有害である。この點に於いて、全體主義は部分は全體に先行し全體はたゞ純粹に獨自的存在を有する部分の機械的集合體に過ぎな

いと見る個人主義と對立するものである。云ふ迄もなく個人主義は資本主義及自由主義の基底をなすものである。而も全體主義は全體のみあつて部分は何んとも無に等しいと見るのではなく、たゞ全體のより良き發展の爲に部分の奉仕を期待する。而してこの奉仕には任意的なものゝ強制的なものがあり、又各部分の奉仕は各人のそれぞれの身分或ひは生活圏に於いてなさるべきものであるとするのである。

ヒットラーが一九三三年一月三十日に政權を獲得するや、同年の二月十八日には道路建設の大計畫を發表して獨逸國內は云ふ迄もなく諸外國を瞠若たらしめた。併し乍ら當時の獨逸は大戦後の疲弊と之に加ふるに世界的經濟不況に見舞はれ全獨逸には公稱六百萬實數七百萬の失業群が氾濫し、社會不安は増大する許りであつた。所でかゝる場合、比較的の不熟練労働者の大多數を吸収し得る土木事業が救濟策として最適であるのは云ふ迄もない。併し乍ら土木事業の内ヒットラーが失業對策と將來性工業として期待し得る自動車工業に關聯を有する最新式の大自動車路の建設に着手したのは賢明なる措置と云ふべきである。

ナチス當局は、この道路建設に依り失業救濟社會不安の排除を行ひ以て前述の全體主義理想を實踐し、ナチス以前の自由主義的資本主義體制を清算せんと計畫し同時に全體主義實踐の永久の記念的營造物として自動車専用道路を後世に残さんとしたのである。

一九三三年九月二十三日ヒットラー總統はフランクフルト郊外に於ける開鑿式に於いて労働者群に向ひ、諸君は獨逸經濟に對し最新式の輸送路たる大道路の建設に従事するのである。而して此の道路の利益たるや、全獨逸國民に及ぶものである。獨逸労働者群は必ず之を完成することであらう。如何なる職場の士も此の事業に協力し得られるのは、個人の利益に奉仕するのではなく、又個人の所有に屬するのではなく、凡ての者に屬する事業而も今後何年間と雖も凡ての者に役立つ事業に對する協同である、と云ふ美しい意識を持つことに依つてである、と云ふ意味の言葉を述べた。又道路總監たるトット博士は、總統の道路建設計畫は國民社會主義的獨逸が着手せる最初の大計畫であつて、之には労働者の正しい就業と國民社會主義思想の信奉とが技術的大事業成功の主要前提であると述べて労働者に彼の信念を披瀝し同時に彼の要求を明らかにした。かくして事實、道路建設より獨逸の國民社會主義的計畫が發展し獨逸經濟に活力を與へたのである。即ちナチス當局は全體主義理念の實驗室として道路建設を選び之に成功したのである。この道路建設は、直接に獨逸の建設經濟を發展せしめたのみならず間接には道路建設に密接なる關係を有する石材、木材、セメント及鐵工業等凡ゆる産業に繁榮を齎したのである。

道路建設に於ける労働關係に就いても、之をたゞ道路の建設にのみ限らず獨逸の全労働關係の規範となるやう意圖された。獨逸は國家の重要な富は人間の労働力であるが故にこの富が良く育てられ、ば育てられる程獨逸國家及獨逸經濟の利益を齎らすと觀てゐる。従つて先づ労働關係に

對しては協同社會的觀念が確立された。企業家及労働者は事業自體を通しての國家の利益の爲に協同するのであつて、企業家は從屬者たる労働者の福祉を計らねばならないと云ふ労働秩序を道路事業に於いて具現したのである。トット博士が道路建設に於いて特に企業家の社會共同責任を強調し、自己の利益を第二次的にすること、労働者は全體の爲に奉仕するものであると説いたのは道路建設を通じて全獨逸の建設事業の秩序を確立する意圖からである。畢竟するに道路建設に眞正の事業共同體の創立を實驗したのである。而して道路建設者間に共同社會觀が涵養されたことは、西部要塞建設工事に際して之に従事せる子澤山な者に對し無條件にて交代を多數の者が申出でたことに依つて説明出来る。

共同社會觀念と云ふ精神的強調と共に物質的方面に於いても全體主義的思想を具體化してゐる。即ち労働を管理する側と労働力を提供する側との共同に於いて賃金規定が設けられ、この規定は形式内容共に適正賃金の制定を目的としてゐる。従つて道路建設に於ける賃金規定は獨逸の建設事業全般の賃金及労働條件の模範となつたことは云ふ迄もない。この賃金規定の特色は労働者保護と云ふことにあつて、この中には、労働者の保健問題、事故傷害に依る休業、事故死亡に依る遺家族の保護、家族より離れて道路工事に従事せる者の優遇法、宿舍の完備、衛生醫療施設、娛樂機關の設置、共同炊事場、賣店等凡ゆる方面に於いて労働者の生活を豊かに健康に導くべき設備が包括されてゐる。又ナチス労働戦線のK.D.F.歡喜力行團も建設労働者の慰安に活動してゐることは餘りにも有名で

ある。彼等労働者の生活向上が如何に圖られてゐるかは獨逸労働者がK.D.F.車(大衆車)を購入して彼等の労働に依て完成せる全體主義の永遠の記念的表徴たる自動車専用道路をドライブして楽しむことに依つても解る。

かくして、ナチス以前の労働者生活とは根本的に相違せる労働者生活の新體制が道路建設に依つて生れたのであ。而して企業家政府側の指導官及労働者は共に總統の道路建設に對し共同社會的労働體制と云ふ眞の全體主義的型態を與へるべき責任を感じたればこそ、かゝる新體制が實現したのであり、同時にこの責任感には政治的責任の基礎となつたのである。

以上は道路建設を通じての全體主義的實踐であるが、この道路の經濟的利益は(一)個々の經濟分野の結合(二)自動車交通及工業の發達(三)建設經濟の一般的能率増進であると言はれる。之は要するに國民經濟的生産性の増進と云ふことにある。蓋し交通の凡ゆる改善は、國民經濟の各分枝の分業的協働を容易ならしめるからである。而してこの協働こそ經濟的進歩に對し重大な意義を持つものである。云ふ迄もなく茲に云ふ經濟とは勿論ナチスの見解の全體主義經濟である。更に又注意すべきは、自動車専用道路より期待し得べき直接的利益たる例へばタイヤー及燃料等の經常費の節約と云ふが如きを以つて此の種道路の利益を談すべきでないと言ふことである。

國民經濟は國防國家的體制の下に於いては當然戰時經濟的特性を帯びる必要がある爲に、自動車専用道路の純經濟的意義も軍事的意義を持つことになる。今日の歐洲大戰に於ける獨逸軍の神速

果敢なる實に電撃作戰と稱せられる軍事行動が之を證明してゐる。併し乍ら戦争と云ふ非常時狀態下の道路の意義は第二次的なものにして、矢張戦後經營の經濟的大動脈として、獨逸が之を利用することは明白である。之は、必ずや獨逸を中心とせる有機的大廣域經濟の動脈的機能を發揮することであらう。

獨逸の道路は其の建設に於いて又其の機能に於いて全體主義的性格を持つてゐる。特にわれわれが銘記すべきは、ギリシア精神の特性たる適應性と叡智を加味し、更に又ローマ帝國の廣域圏を目標として之に近代科學の粹をあつめ以て道路の全體主義實踐化を計つたことである。ギリシアの如くに形面上的ではなく更にローマ道路固有の霸道的性格を排除し、中世紀的道路の性格を無視し、資本主義國に於ける自由主義的性格を清算した極めて科學的なる道路と云ふことが出來よう。一見してローマ道路と、その軌を一にしてゐる如く見えるが、ヒットラー道路は霸道政治特有の必要以上の裝飾的營造物でもなく、又異種族異民族征服の爲の用具でもなく、獨逸廣域經濟の具現に參與して歐羅巴に於ける新經濟體制の確立に其の主たる目標が置かれてゐる。

獨逸は勞働調達政策として道路の建設に着手し、かくして今日の大道路計畫の根幹を實現したのである。獨逸道路はわれわれの羨望して止まざるものであるが、日本の現状は獨逸の道路建設當時と全然反對である。獨逸は道路建設を通じて新體制を確立したのであるが、日本は支那事變を通じ



て新體制の樹立を行ひつゝある。併し獨逸は歐羅巴に於ける廣域經濟の盟主たらし、日本は東亞共榮圈の指導者たらしとしてゐる點に於いて共通してゐる云ふことが出来る。従つて我が國に於いても獨逸に於ける如き動脈的機能を有する近代的大道路網の建設が現在要請されてゐる。併し乍らかゝる道路建設には獨逸の經驗し得なかつた程の大困難が現在では横はつてゐる。さりながら建設を必然的に餘儀なくする事態が漸次に接近しつゝあるこの時に當り、われわれは飽く迄獨逸の模倣に終ることを排し、新しき意味の日本的性格を有する科學的道路の出現を冀望するものである。

